

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

03/2023



Warszawski Transport Publiczny

Szybka Kolej Miejska

– prawdziwa kolej aglomeracyjna

Wesołych Świąt

Z okazji Świąt Wielkanocnych

życzymy Wszystkim Pasażerom

oraz sympatykom komunikacji miejskiej

wszystkiego co najlepsze i najprzyjemniejsze,

aby ten wspaniały czas upływał

w rodzinnej atmosferze.



Warszawski
Transport
Publiczny

Katarzyna Strzegowska
Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego



AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

PODRÓŻE Z KOMUNIKACJĄ

WTP W PRAKTYCE

HISTORIA



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Dawid Białowąs, Łukasz Majchrzyk, Leszek Peczyński, Magdalena Potocka

Opracowanie graficzne, skład
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Szybka Kolej Miejska jedzie do Piaseczna – to najważniejsza komunikacyjna wiadomość tego miesiąca. Dwie nowe linie łączą to miasto z Warszawą – S4 i S40. Pociągi tej pierwszej jadą przez Warszawę Zachodnią dalej do Legionowa i Wieliszewa a S40 w dni powszednie do Warszawy Głównej. Wprawdzie PKP PLK zepsuła nieco inaugurację nowych połączeń bo pierwszego dnia S40 utknęła z pociągowym korku przed wjazdem na Warszawę Zachodnią a potem, w ramach ratowania sytuacji, kolejarze zmniejszyli liczbę kursów w ciągu dnia ale dobra wiadomość pozostaje dobrą wiadomością – mieszkańcy południa Warszawy i aglomeracji mają nowe połączenie. SKM łączy dwa miasta, skąd dojeżdżają do stolicy tysiące pasażerów a Legionowo i Piaseczno zajmują dwa czołowe miejsca w liczbie kupowanych biletów metropolitalnych w całej aglomeracji.

Rozwój sieci SKM to pewnego rodzaju powrót do przeszłości ale oczywiście w nowoczesnym wymiarze. W tym numerze w części historycznej przypominamy jak Warszawa wracała do życia po drugiej wojnie światowej a jednym ze środków transportu, jaki wtedy działał, była kolej – do centrum miasta dojeżdżała EKD a do innych rejonów wąskotorówki. Co ciekawe, parowozy mimo, że sukcesywnie rugowane z miasta, kursowały do Warszawy aż do lat sześćdziesiątych. Pozostała EKD, dziś WKD i nadal dojeżdża do centrum. Rozbudowa SKM i miliony przewożonych przez nią pasażerów pokazują, że „szyna" to znakomity sposób podróżowania.

Najwięcej pasażerów w Warszawie i aglomeracji przewożą autobusy i dlatego robimy wszystko, aby jak najsprawniej poruszały się w ruchu ulicznym. Autobusowe priorytety w przejeździe przez skrzyżowanie działają już w blisko 60 miejscach. Opisujemy, jak to działa.

Życzymy przyjemnej lektury

Zmiana rozkładu jazdy pociągów

Od 12 marca zmienił się rozkład jazdy Szybkiej Kolei Miejskiej wszystkich linii oraz Kolei Mazowieckich.

Zmiany w kursowaniu pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej wszystkich linii spowodowane są przebudową Warszawy Zachodniej i linii kolejowych Warszawskiego Węzła Kolejowego. Na stacji Warszawa Zachodnia dla ruchu regionalnego i aglomeracyjnego oraz przejazdu przez podmiejską linię średnicową przeznaczony jest wyłącznie peron nr 2. Ponadto, w ramach kolejnego etapu prac, na linii radomskiej pomiędzy Warszawą Zachodnią i Alejami Jerozolimskimi oraz na linii grodziskiej, pomiędzy Warszawą Zachodnią i Włochami, ruch pociągów podmiejskich jest prowadzony wyłącznie po jednym torze w obu kierunkach.

LINIA S1

Na całej trasie linii S1, tj. z Otwocka do Pruszkowa jedzie 14, a z Pruszkowa do Otwocka – 15 pociągów. W relacji Otwock – Warszawa Aleje Jerozolimskie jeżdżą 4 pary pociągów, oznaczone w rozkładzie jako linia S10. Pozostałe połączenia są realizowane na odcinku Warszawa Wschodnia – Otwock lub Warszawa Wschodnia – Pruszków.

LINIA S2

Pociągi linii S2 wróciły na trasę do Sulejówka Miłosny ale kursują do i z przystanku Warszawa Aleje Jerozolimskie i nie dojeżdżają do Lotniska Chopina. Na odcinku Warszawa Aleje Jerozolimskie – Sulejówek Miłosna jeździ 17 pociągów, a w odwrotnej relacji – 18 pociągów. Pociągi oznaczone w rozkładzie jako linia S20, kursują pomiędzy Sulejówkiem Miłosną i stacjami Warszawa Wschodnia lub Warszawa Centralna.

LINIA S3

Pociągi linii S3 wróciły na Lotnisko Chopina. W dni powszednie do stołecznego portu lotniczego jedzie 18 par pociągów. W drugą stronę część z nich, podobnie jak dotychczas, dociera do Radzymina, a pozostałe do Wieliszewa, Legionowa Piasków lub Legionowa. W dni wolne od pracy wszystkie pociągi SKM S3 kursują do i z Legionowa Piasków. Podobnie, jak w dni powszednie, 18 par dociera na Lotnisko Chopina.

LINIA S4 / S40

Nowym połączeniem SKM jest linia S4, która łączy Piaseczno z Warszawą, Legionowem i Wieliszewem przez linię obwodową i stację Warszawa Gdańska. W dni powszednie z Piaseczna do Wieliszewa jedzie 19, a z Wieliszewa do Piaseczna – 18 pociągów. Mieszkańcy Piaseczna i okolic w dni powszednie mają do dyspozycji również pociągi linii S40, które jadą do stacji Warszawa Główna. Dzięki temu, w dni powszednie na odcinku Piaseczno – Warszawa Zachodnia pociągi SKM kursują z częstotliwością co około 30 minut.

W dni wolne od pracy, pociągi S4 jeżdżą pomiędzy Piasecznem i Legionowem, a wybrane jadą do i z Wieliszewa. Do Legionowa jedzie 20, a do Piaseczna – 18 pociągów.



Wiaty przystankowe przyjazne dla ptaków i owadów

Zielone dachy z rozchodnika pojawią się w tym roku na wiatach 40 przystanków autobusowych w Warszawie. Zainstalowane zostaną w nich również szyby z oznaczeniami ostrzegającymi ptaki przed kolizją.

Ogłosiliśmy przetarg na dostawę i montaż 34 zielonych dachów wiat przystankowych oraz wymianę 165 szyb z oznaczeniami ostrzegającymi lecące ptaki przed kolizją. Wiaty, w ramach projektów z budżetu obywatelskiego 2023, zazielenią się na Targówku i Ursynowie. Równocześnie poszukiwany jest dostawca zupełnie nowych sześciu wiat – także pokrytych rozchodnikiem.

Na Targówku, Ursynowie i Bemowie

Metamorfozę przejdzie 26 wiat na Targówku – w ramach projektu z budżetu obywatelskiego 2023 „Zielone przystanki autobusowe na Targówku". Rozchodnik na dachu oraz „kropkowane" szyby pojawią się na przystankach: Bohuszewiczówny 01 i 02, CH Targówek 01 i 03, Chodecka 01 i 02, DKS Targówek 01 i 02, Handlowa 01, Lusińska 01, Łojewska 01, Malborska 01 i 02, Metro Trocka 01, 03 i 06, Młodzieńcza 01, 02, 03 i 04, Przy Grodzisku 01 i 02, Rembielińska 01 i 02 oraz Szpital Bródnowski 03 i 04. Na Ursynowie zostanie zrealizowany projekt „Łąki na przystankach". Dachy zazielenią się na ośmiu przystankach: Metro Imielin 01 i 02, Metro Natolin 01, 02, 03 i 04, Lanciego 01 oraz Polinezyjska 03. Jednocześnie, podobnie jak na Targówku, gładkie przezroczyste szyby zostaną zastąpione oznakowanymi w taki sposób, aby były lepiej widoczne dla ptaków.

Sześć zupełnie nowych wiat ZTM ustawi na Bemowie – na przystankach: Os. Leśne 01 i 02 oraz Fort Bema 01 i 02 oraz w Rembertowie, na przystankach Rembertów-Akademia 01 i Rembertów Ratusz 01. Będą to tzw. wiaty seryjne, standardowo wyposażone w ławki i gabloty informacyjne, z rozchodnikiem na dachu i przyjaznymi ptakom szybami.

Oczyszcza powietrze i chłodzi

Rozchodnik jest rośliną, która staje się coraz popularniejsza w Warszawie, zarówno na dachach wiat przystankowych, jak i torowiskach tramwajowych. Doskonale sprawdza się w miejskich warunkach i dobrze znosi niekorzystne warunki klimatyczne. Jest bezobsługowy – nie wymaga podlewania i nawożenia, długo wygląda świeżo i estetycznie.

Jednocześnie roślina ma korzystny wpływ na jakość powietrza – rozchodnik z dachu jednej wiaty ogranicza jego zapylenie w jej rejonie o ok. 15-20 proc. i pochłania rocznie 7,3 kg dwutlenku węgla. W upalne dni obniża temperaturę pod wiatą o 3-5 stopni Celsjusza. W czasie deszczu magazynuje nawet 150 litrów wody, co przyczynia się do retencji wody opadowej. Dzięki długiemu okresowi kwitnienia sprzyja także owadom.

Przyjazne dla ptaków

Szyby nowych wiat będą oznakowane gęstą siatką kropek naniesionych metodą sitodruku. Takie oznaczenia ostrzegają ptaki przed zderzeniem z często niewidoczną dla nich przezroczystą, standardową szybą wiaty.

Firma, która zwycięży w postępowaniu przetargowym na zielone dachy będzie miała pięć miesięcy od dnia podpisania umowy na modernizację wiat. Kolejne sześć wiat ma się pojawić na przystankach w ciągu ośmiu miesięcy. Po zakończeniu prac liczba zielonych przystanków autobusowych w Warszawie zwiększy się do 77.



Zapraszamy na parking P+R Metro Kondratowicza

Od poniedziałku, 6 marca zapraszamy na nowy parking Parkuj i Jedź przy stacji Kondratowicza linii metra M2. Jest tu ponad 100 miejsc parkingowych.

Poniedziałek 6 marca był pierwszym dniem funkcjonowania parkingu „Parkuj i Jedź" Metro Kondratowicza. Jest on przy stacji Kondratowicza drugiej linii metra, po południowej stronie budynku urzędu dzielnicy Targówek. Wjazd na parking z ulicy św. Wincentego jest możliwy od północy a wyjazd w stronę ulicy Matki Teresy z Kalkuty i Gilarskiej. Drugi wjazd i wyjazd jest z ulicy 20 Dywizji Piechoty WP od skrzyżowania z L. Kondratowicza i Malborską - tu możliwe są wszystkie relacje.

Kierowcy mają do dyspozycji około 107 miejsc postojowych, w tym dwa dla osób z niepełnosprawnościami. Miejsca parkingowe są oznakowane, tj. stoją znaki pionowe i namalowane są linie je wyznaczające a miejsca dla osób z niepełnosprawnościami wyróżnione są kolorem niebieskim. Są też tablice z oznaczeniami P+R i regulaminem. Uprawnienia do bezpłatnego parkowania na parkingu sprawdzają kontrolerzy Zarządu Transportu Miejskiego.

Parking jest dostępny we wszystkie dni tygodnia w godz. 4.30-2.30. Pierwsze 20 minut jest bezpłatne. Ci, którzy chcą zostawić samochód bez opłat na dłużej muszą posiadać aktywny bilet ZTM: krótkookresowy (dobowy, 3-dniowy, weekendowy) lub długookresowy (30- i 90-dniowy) lub uprawnienia do bezpłatnych przejazdów.

Sieć parkingów Parkuj i Jedź to 17 obiektów. Jest na nich blisko 4,8 tys. miejsc parkingowych dla samochodów (w tym ponad 100 dla osób z niepełnosprawnościami) oraz prawie 1000 dla rowerów. Na parkingach jest także 38 stanowisk do ładowania samochodów elektrycznych.



Metropolia w ruchu

Rozpoczął się III i zarazem ostatni etap konsultacji społecznych projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

– *Cały czas staramy się rozwijać sieć połączeń na obszarze metropolii warszawskiej, która powinna działać jako jeden, wspólny organizm – m.in właśnie pod względem komunikacyjnym* – mówi prezydent Warszawy Rafał Trzaskowski. – *Zrównoważona mobilność to zarówno dobre drogi, równe, wygodne dla wszystkich użytkowników chodniki i ścieżki rowerowe, jak też poprawa dostępności transportu publicznego dla jak największej liczby mieszkańców metropolii warszawskiej* – dodał prezydent stolicy.

Wspólne działanie

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, czyli SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan), przygotowany został przez Warszawę we współpracy z gminami i powiatami metropolii warszawskiej. Jest on kontynuacją już wcześniej podejmowanych wspólnych działań m.in. w zakresie rozwoju transportu publicznego.

– *Cieszę się, że mieszkańcy metropolii warszawskiej otrzymują dziś nowe, kolejne połączenia kolejowe. Cały czas rozwijamy zintegrowaną siatkę połączeń komunikacyjnych, a mieszkańcy Warszawy i okolicznych gmin mogą korzystać ze wspólnego biletu – honorowanego w pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej, ale również na liniach Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Przygotowujemy się również do wykorzystania nowych środków unijnych w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – działania w zakresie rozwoju transportu publicznego są niezbędne do otrzymania wsparcia z Unii Europejskiej* – podkreśla marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik.

Metropolia warszawska to jeden z najszybciej rozwijających się regionów Europy, na jej terenie mieszka ponad 3 mln mieszkańców. To 6 tys. km kw., 70 gmin i 9 powiatów. Gminy metropolii warszawskiej stawiają na rozwój transportu szynowego, który jest ekologiczny i powszechnie dostępny – rosnąca częstotliwość połączeń Szybkiej Kolei Miejskiej i Warszawskiej Kolei Dojazdowej oraz wymiana taboru na coraz bardziej nowoczesny ułatwiają życie mieszkańcom stolicy i okolicznych gmin.

Jak wziąć udział w konsultacjach społecznych?

Rozwój transportu szynowego wpisuje się w Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Żeby poznać opinię specjalistów i mieszkańców, Urząd m.st. Warszawy we współpracy ze Stowarzyszeniem Metropolia Warszawa prowadzi konsultacje społeczne na kilku etapach powstawania dokumentu.

W ramach dwóch pierwszych etapów odbyło się 27 spotkań informacyjno-warsztatowych (stacjonarnych i online) na terenie całej metropolii, zarówno otwartych dla wszystkich zainteresowanych jak i adresowanych do radnych, urzędników, samorządowców, przedstawicieli organizacji pozarządowych, aktywistów i osób reprezentujących kluczowe instytucje, np. kolej czy transport zbiorowy.

W konsultacjach można wziąć udział podczas:

- Spotkań online: 23 marca (czwartek) o godz. 10:00 (link do spotkania) i 18:00 (link do spotkania):
  - na platformie ZOOM – możesz zabrać głos w dyskusji z fonią i wizją,
  - na YouTube – możesz oglądać spotkanie i jednocześnie dyskutować na czacie: o godz. 10:00 (link do spotkania) i 18:00 (link do spotkania)
- Na spotkaniu 30 marca (czwartek) o godz. 18:00 w Biurze Architektury i Planowania Przestrzennego, Aleje Jerozolimskie 44, poziom -1 (wejście od WOM):
  - spotkania są dostępne dla wszystkich zainteresowanych, nie obowiązują zapisy ani rejestracja.
- Podczas dyżuru telefonicznego od 24 do 31 marca pod numerem tel. 513 574 510.
- Poprzez FORMULARZ online.

Do 6 kwietnia można również przesyłać opinie na adres e-mail: sump-mw@trako.com.pl.

Prace nad „Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla metropolii warszawskiej" są współfinansowane ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020.

metropolia
w ruchu!

Jak poruszać się po metropolii warszawskiej?

Więcej informacji: **omw.um.warszawa.pl**

Fundusze Europejskie Pomoc Techniczna | Rzeczpospolita Polska | metropolia warszawska | Unia Europejska Fundusz Spójności

Interwencje dla bezpieczeństwa

Szkło na przystanku, pozostałości po wypadku na jezdni – to zanieczyszczenia, które wpływają na bezpieczeństwo pasażerów komunikacji miejskiej. Do usuwania nagłych zabrudzeń Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM) wysyła wyspecjalizowane ekipy interwencyjnego sprzątania.

Bez systematyczności ani rusz – ta zasada ma zastosowanie nie tylko w sporcie czy nauce, ale też w przypadku porządków w mieście. Tylko regularność prac porządkowych pozwala na osiąganie i utrzymanie wysokiego standardu czystości jakim może pochwalić się Warszawa na tle innych europejskich stolic. Ale w tak dużej aglomeracji nie ma dnia bez nieoczekiwanego zanieczyszczenia przystanku, chodnika czy jezdni. Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM) ma na to swoje sposoby – wyspecjalizowane grupy do usuwania nagłych zabrudzeń na terenach dla pieszych, a także Pogotowie Porządkowe działające na ulicach.

Sprzątanie na wezwanie

Rozbita wiata, nielegalne ogłoszenia czy pseudograffiti na przystanku – to nie może czekać. Estetyka przestrzeni to jedna kwestia, ale bezpieczeństwo pasażerów oczekujących na przyjazd autobusu czy tramwaju to sprawa nadrzędna. – Prowadzimy porządki systematycznie przez cały rok, według ustalonych harmonogramów. Jednak w razie nagłych i niespodziewanych zabrudzeń służby również są gotowe do szybkiej reakcji. Czysta i zadbana przestrzeń znajduje uznanie wśród mieszkańców i odwiedzających Warszawę turystów. Ale to, czego nie widać na pierwszy rzut oka, to zwiększanie bezpieczeństwa osób korzystających z przystanków komunikacji miejskiej poprzez ich regularne sprzątanie – mówi Tadeusz Jaszczołt, dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta w Warszawie.

Grupy interwencyjnego sprzątania pracują tam, gdzie konieczne jest sprawne usuwanie nagłych zanieczyszczeń lub skutków wandalizmu na przystanku. ZOM dba o czystość 60 pętli komunikacji miejskiej, 4400 przystanków i 1227 wiat.

Pogotowie Porządkowe

Jeśli konieczne jest posprzątanie jezdni, do akcji wkracza Pogotowie Porządkowe Zarządu Oczyszczania Miasta. Ekipy pogotowia działają na ulicach, tam, gdzie nagłe zanieczyszczenia mogą zagrażać bezpieczeństwu użytkowników dróg, czyli kierowcom, pasażerom komunikacji miejskiej, ale również pieszym. Usuwają z jezdni pozostałości po wypadkach, zagubione ładunki, sprzątają też wycieki olejów i paliw z pojazdów.

Kontrola czystości

Sygnał do sprzątania pochodzi z Zarządu Oczyszczania Miasta, gdzie trafiają informacje od kontrolerów ZOM i ZTM, a także Straży Miejskiej, straży pożarnej czy policji. Miejsca, które wymagają sprzątnięcia wskazują również mieszkańcy, przez zgłoszenia do Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115.



fot. Zarząd Oczyszczania Miasta w Warszawie



Warszawski Transport Publiczny

WIELKANOCNE BILETOBRANIE

KUP BILET DŁUGOOKRESOWY AKTYWUJ GO I WYGRAJ BILET 30-DNIOWY

Zarejestruj kartę 3 kwietnia
na biletobranie.wtp.waw.pl



Uwaga, jedzie autobus



Priorytety dla autobusów na warszawskich ulicach działają. Jest ich coraz więcej a dzięki nim Warszawski Transport Publiczny działa sprawniej.

Autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego poruszają się w normalnym ruchu ulicznym a tym samym mijają na swojej trasie skrzyżowania, przejścia dla pieszych, sygnalizacje świetlnie a nierzadko wpadają w ruchowe zatory. Kilkadziesiąt kilometrów buspasów ułatwia im przejazd ale to wybrane odcinki tras, poza tym sygnalizacja świetlna jest wspólna dla wszystkich pasów ruchu. Dlatego w Warszawie coraz więcej skrzyżowań ma priorytety dla autobusów, które tak sterują ruchem, by zapewnić jak najlepszą płynność i sprawny przejazd na światłach jak największej liczby autobusów - przy tym tak, aby nie utrudniać poruszania się innym uczestnikom ruchu.

Jak to działa? Współczesny autobus na bieżąco wysyła do centralnego systemu różne dane, m.in. swoją pozycję, prędkość, numer linii, liczbę pasażerów. Przygotowana w Zarządzie Transportu Miejskiego aplikacja zbiera dane z pojazdów, analizuje parametry jego ruchu na drodze i przekazuje odpowiednie informacje dla systemu sygnalizacji świetlnej, do sterownika na konkretnym skrzyżowaniu. Wszystko to dzieje się w czasie rzeczywistym. W drugą stronę, z systemu sygnalizacji ZTM też może przyjmować pakiety danych, które pozwalają ocenić, jak system działa i wnioskować o ewentualne korekty programu sygnalizacji.

Priorytet zależy od wielu czynników, jak np. liczba autobusów na ulicach poprzecznych – „zysk" jednego autobusu nie powinien być tu wyraźną stratą dla innego autobusu lub tramwaju, czy natężenie ruchu wszystkich pojazdów – wyższy priorytet będzie możliwy podczas nocy oraz w święta, gdy ruch na ulicach jest mniejszy. Stworzenie w takich warunkach priorytetu dla komunikacji miejskiej wymaga więc dokładnych danych i precyzyjnych analiz. A jest o co walczyć – jeśli autobus przejedzie przez skrzyżowanie o jeden cykl wcześniej niż bez priorytetu, można zyskać nawet dwie minuty na czasie przejazdu. Istotne jest też to, że taki priorytet można przygotować nawet dla autobusów jednej, najistotniejszej z punktu widzenia funkcjonowania WTP, linii spośród wielu na tym samym skrzyżowaniu.

212 na fali

Priorytety autobusowe wprowadzamy sukcesywnie na coraz większej liczbie skrzyżowań – testowaliśmy to rozwiązanie najpierw na ulicy Puławskiej dla skrzyżowań z al. Lotników i Niedźwiedzią oraz na Wale Miedzeszyńskim – przy Przewodowej i Ogórkowej. Wyniki były zgodne z oczekiwaniami – dzięki priorytetowi autobusy komunikacji miejskiej tracą tu mniej czasu, rzadziej lub krócej stoją na czerwonym świetle. Te dwa odcinki pozwoliły sprawdzić, że priorytet dla autobusów, choć w dużym stopniu zależny od warunków ruchu samochodów i pieszych, uwzględniający ulice poprzeczne i kursujące nimi autobusy – działa.

Priorytet działa np. na pięciu skrzyżowaniach ulicy Radzymińskiej, z: Gorzykowską, Trocką, gen. T. Rozwadowskiego, Z. Jórskiego i Tarnogórską. Tak jak na

dwóch pierwszych odcinkach ulic z autobusowym priorytetem, także tu algorytm uwzględnia nie tylko ruch autobusów ulicą Radzymińską, ale także ulicami poprzecznymi. Na każdym z tych skrzyżowań autobusy WTP skręcają lub wjeżdżają na ulicę Radzymińską.

Jak to wygląda w praktyce, na konkretnych skrzyżowaniach? Bardzo ciekawe rozwiązanie działa na skręcie z ulicy Radzymińskiej w Z. Jórskiego. Autobus linii 212 skręcający tam w lewo, jest wykrywany przez system wtedy, kiedy jest już na ulicy Trockiej.

Jeśli w tym czasie na Radzymińskiej tworzy się kolejka samochodów do skrętu w lewo, to równocześnie dostaje ona dodatkowe zielone światło, żeby „wyczyścić" miejsce dla autobusu, który przejedzie dopiero w trakcie następnego cyklu. Nawet, jeśli kolejka nie zniknie zupełnie, to będzie krótsza i autobus pokona newralgiczny moment w trakcie jednego cyklu zmiany świateł.

Na tym odcinku, pomiędzy wyjazdem z ulicy Trockiej a wjechaniem w Z. Jórskiego, autobus napotyka trzy sygnalizacje świetlne: na wysokości ulicy T. Rozwadowskiego, przy dużym markecie budowlanym i na skręcie w lewo. Pierwsze światło (na wysokości T. Rozwadowskiego) nadaje autobusowi priorytet i pilnuje, żeby autobus przejechał „na zielonym". Kolejne robi tak samo, ale na trzecich światłach musi być dostatecznie krótka kolejka pojazdów przed skrętem, aby autobus mógł się tam zmieścić. Właśnie po to wcześniej sygnalizacja świetlna pomaga „wyczyścić" pas do lewoskrętu.

Dzięki temu rozwiązaniu korzystają także kierowcy aut prywatnych. Po wdrożeniu rozwiązania prowadziliśmy obserwacje ruchu na tamtym odcinku ulicy Radzymińskiej. Wcześniej regularnie zdarzało się, że kierowcy samochodów zjeżdżali ze środkowego pasa, żeby wjechać na pas do lewoskrętu. Już kilka dni po uruchomieniu priorytetu nauczyli się, że od razu warto jechać lewym pasem bo przejadą sprawniej. Warto dodać, że to rozwiązanie nie funkcjonuje przez cały czas, ale tylko w momentach, gdy zbliża się autobus – chodzi o to, by utrzymać płynność ruchu samochodów jadących od strony Marek.

Nocą przy centralnym

Autobusy nocne to ważny element sieci WTP, dlatego chcemy aby i one poruszały się jak najsprawniej. Chociaż jeżdżą po raczej pustych ulicach, to mają tak ułożone trasy, że pokonują wiele zakrętów i skrzyżowań, na których tracą cenny czas. Dodatkowo zdarza się, że muszą czekać na czerwonym świetle, nawet jeśli na poprzecznej ulicy jest pusto i jedyny samochód dawno już zjechał ze skrzyżowania. Dlatego „na warsztat" wzięliśmy okolice Dworca Centralnego. Kiedy zapada zmrok to miejsce staje się centrum stolicy jeszcze mocniej niż za dnia. To tutaj krzyżują się drogi pasażerów, wracających późno z pracy, jadących na imprezę czy wracających po szalonej zabawie. Stąd we wszystkie strony miasta wyruszają nocne autobusy, a o tej porze dnia (a właściwie nocy) każdy pasażer marzy o tym, by jak najszybciej dojechać do celu.

Godzina startu dla wszystkich linii jest wspólna, a po drodze, jeszcze zanim autobusy wjadą w ulicę Emilii Plater, mają przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną. Na kolejne skrzyżowanie i światła trafiają po chwili przy Alejach Jerozolimskich. W takiej sytuacji bez wsparcia ze strony priorytetu trudno im wszystkim sprawnie wyruszyć w trasę.





System reaguje na pozycję autobusów oraz rozkład jazdy. Gdy ruszają pierwsze, to system sygnalizacji świetlnej przygotowuje się i „wypuszcza" je z pętli. Dopiero, w momencie gdy wyjeżdżające pojazdy dojadą do skrzyżowania z Alejami Jerozolimskimi i muszą się zatrzymać, to zmienia z powrotem światło na czerwone przy wyjeździe z pętli.

Obie sygnalizacje – ta przy pętli i ta przy skrzyżowaniu z Alejami Jerozolimskimi – muszą współpracować; dodatkowo jeszcze jest tu priorytet tramwajowy. Nocą, kiedy tramwajów jest mało lub w ogóle nie jeżdżą, to światło zielone, regulujące wyjazd z ulicy Emilii Plater w stronę Alej Jerozolimskich, świeci nawet przez 65 sekund (standardowo jest to około 25-30 sekund) i autobusy nocne mogą sprawnie wjechać w Aleje, następnie jechać w „zielonej fali", bez zatrzymania, aż za skrzyżowanie z ulicą Marszałkowską .

To przyszłość

System funkcjonuje też w dzień, ale musi działać inaczej niż nocą bo Aleje Jerozolimskie to arteria z dużym ruchem tramwajowym, autobusowym i pojazdów prywatnych. Jego praca jest bardziej skoncentrowana na wyjeździe z pętli na ulicę Emilii Plater. W uproszczeniu można powiedzieć, że światło „sprawdza" jak dużo pojazdów czeka do wyjazdu w Aleje Jerozolimskie i na tej podstawie puszcza autobus. Jeśli końcowy fragment ulicy Emilii Plater jest zapełniony pojazdami, to algorytm „przytrzyma" autobus, aby po ruszeniu z pętli nie stanął w poprzek ulicy.

Efekty działania tego systemu już widać. Dużo zyskały np. autobusy linii N37. Z kolei N25, czy N43, które dawniej oczekując na wyjazd łapały po minucie opóźnienia, teraz wyruszają na trasy punktualnie. Sprawniej wyruszają na trasę autobusy linii 131 w porannym szczycie – zajmuje im to średnio ponad dwie minuty mniej niż dawniej.

Dziś na liście skrzyżowań współpracujących z systemem ZTM i reagujących na ruch autobusów jest 58 miejsc. To, poza tymi opisanymi wcześniej, np. skrzyżowanie al. gen. W. Sikorskiego i Czarnomorskiej, Łopuszańskiej z Orzechową i Przedpole czy nocny priorytet na skrzyżowaniu Czerniakowska/J. Gagarina.

Przyszłość komunikacji miejskiej należy do takich systemów. Dzięki niemu możliwe będzie regulowanie następstw autobusów, żeby jechały zgodnie z rozkładem i rozkładowymi przerwami. Spóźnionemu autobusowi będzie można pomóc dzięki „zielonej fali", a jadący przed czasem zatrzyma się na czerwonym świetle. System uwzględni nie tylko czas, ale i to ilu pasażerów podróżuje w konkretnym autobusie. Im więcej skrzyżowań zostanie nim objętych, im więcej system będzie „widział" tym sprawniej będzie działał. Dlatego sukcesywnie będziemy rozbudowywali i powiększali obszar objęty priorytetem dla pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego. ■

Autobusami przez dwie wyspy – komunikacja na Malcie

Wyspiarskie państwo, otoczone wodami morza Śródziemnego, to częsty cel wakacyjnych podróży Polaków. Chociaż Malta to jeden z najmniejszych krajów Europy (całe państwo stanowi około 60 proc. powierzchni samej Warszawy), nie wszędzie dojdziemy tu na piechotę. Wszystkie interesujące turystów miejsca, lotnisko i większe miasta łączy komunikacja miejska, która opiera się wyłącznie na autobusach.

Gęsta sieć połączeń łączy stołeczną Valettę z położonymi na wybrzeżu miastami głównej wyspy oraz z portem w miejscowości Cirkewwa, skąd dopłyniemy promem na pozostałe wyspy kraju – Comino i Gozo. Tylko ta druga jest zamieszkała, choć jest o ponad połowę mniejsza od największej wyspy, Malty.

Tunel łączący Maltę i Gozo jest już w budowie – tymczasem między wyspami regularnie kursują promy, do których w sezonie turystycznym ustawiają się długie kolejki samochodów. Tym bardziej warto więc zostawić auto na parkingu i podróż w głąb wyspy kontynuować transportem publicznym – z obu portów co kilkanaście minut odjeżdżają autobusy.

Gwiaździsty model komunikacji

Komunikacja miejska na Malcie i Gozo jest skonstruowana według tzw. modelu gwiaździstego. Większość linii rozpoczyna (lub kończy) trasę w centralnym punkcie danej wyspy – na Malcie to dworzec w stołecznej Valetcie, na Gozo - największe miasto, leżące w centrum wyspy czyli Rabat. Aby dojechać w inną część wyspy, trzeba się przesiąść – połączenia są częściowo skomunikowane, jednak ze względu na różne częstotliwości kursowania, skoordynowanie rozkładów dla wszystkich linii nie jest możliwe.





Malta to górzysta wyspa – do niektórych miejscowości prowadzą bardzo kręte i wąskie drogi. Trasy linii autobusowych nierzadko są mocno „powyginane", aby obsłużyć wszystkie, nawet najmniejsze miejscowości. Wysoka dostępność połączeń to atut dla mieszkańców – jednak w wyniku takich kieszeniowych zajazdów, podróż między teoretycznie nieodległymi miastami może się niespodziewanie wydłużyć – warto wziąć ten aspekt pod uwagę, planując przemieszczanie się po Malcie.

Rzadko i niepunktualnie?

Po całym kraju kursują trzy rodzaje linii – zwykłe, ekspresowe i nocne. Naturalnie, tych pierwszych jest najwięcej i można nimi dotrzeć niemal w każdy zakątek Malty lub Gozo. Częstotliwość kursowania autobusów jest zależna od trasy i frekwencji – zwykle wynosi 30 minut, jednak autobusy niektórych linii kursują rzadziej. Na Gozo mniej uczęszczane trasy potrafią być obsługiwane nawet co dwie godziny – przed dojazdem do danej atrakcji warto wcześniej sprawdzić rozkład jazdy oraz godzinę połączenia powrotnego.

Na wyspie Malta popularne są wycieczki piesze wzdłuż linii brzegowej – autobusem bez problemu dojedziemy do takich atrakcji jak grota skalna Blue Grotto czy na skraj widowiskowych klifów Dingli. Dzięki gęstej siatce połączeń możemy zaplanować wędrówkę z jednej miejscowości do drugiej – skąd wrócimy już inną linią. Na oficjalnej stronie lokalnego przewoźnika (Malta Public Transport) sprawdzimy trasy i rozkłady wszystkich linii – działa tam również wyszukiwarka połączeń.

Niestety autobusy na Malcie dość często się spóźniają – wynika to z bardzo dużej frekwencji (zwłaszcza w miesiącach letnich) i specyfiki układu drogowego samej wyspy. Trasy linii są wytyczone niekiedy bardzo wąskimi uliczkami, które bywają zastawione przez samochody – wówczas tworzą się korki i krótkie przestoje. Wszystkie przystanki



(poza węzłowymi) obowiązują jako „na żądanie". Podróżując po Malcie nie zapominajmy, że obowiązuje tu ruch lewostronny – oczekując na autobus należy wcześniej trafić na przystanek we właściwym kierunku!

Bilety letnie i zimowe

Mieszkańcy Malty mogą korzystać ze zniżkowych biletów długookresowych, ważnych zarówno w komunikacji autobusowej, jak i na promie. Dla turystów (nie posiadających maltańskiego adresu zamieszkania) obowiązują bilety jednorazowe i karnety przejazdowe. Co ciekawe, ceny biletów jednorazowych różnią się w zależności od pory roku – bilety letnie (w okresie czerwiec – sierpień) są w cenach 2 euro, bilety zimowe (ważne w pozostałych miesiącach) kosztują 1,5 euro. Bilet, choć nazywa się jednorazowy, jest w rzeczywistości przesiadkowy – możemy na nim podróżować dowolną liczbą środków transportu do 120 minut od pierwszego skasowania.

Opłacalną opcją jest również karnet 12-przejazdowy, który niezależnie od miesiąca kosztuje 15 euro. W sprzedaży są też bilety 24 godzinne i tygodniowe, kodowane na specjalnej karcie miejskiej. Można ją otrzymać jedynie w wyznaczonych punktach sprzedaży.

Zabytkowe autobusy

Ponad dekadę temu jednym z najbardziej rozpoznawalnych symboli Malty były zabytkowe, biało-żółto-czerwone autobusy, które stanowiły niemal 100 proc. kursującego po wyspach taboru. Niektóre z nich pochodziły nawet z lat 60-70. ubiegłego wieku. Cechą charakterystyczną kultowych, maltańskich autobusów była różnorodność – kierowcy byli właścicielami kursujących na liniach pojazdów, w związku z czym prostych napraw, modernizacji i zdobnictwa dokonywali we własnym zakresie.

Stare autobusy, choć piękne i jedyne w swoim rodzaju, były dość powolne i paliwożerne. Do reformy systemu transportowego przygotowywano się na Malcie długo – w 2011 roku po wielu latach wycofano wysłużone pojazdy z ruchu liniowego, tłumacząc się rosnącymi kosztami i ekologią. Od tego czasu Maltę i Gozo obsługują małe, niskopodłogowe autobusy z wi-fi i systemem informacji pasażerskiej (m.in. tureckie Otokary – podobne do tych, które jeżdżą w Warszawie). Poza wymianą taboru zreformowano system linii (powstały nowe trasy oraz uruchomiono kursy nocne).

Zabytkowe autobusy zostały odkupione przez organizację dziedzictwa Malty – część z nich wciąż jest w trakcie przywracania do pierwotnego stanu. Niewykluczone, że z czasem ponownie zaczną wozić turystów na okolicznościowych liniach. Obecnie historyczny tabor maltańskiej komunikacji możemy ujrzeć wyłącznie na zdjęciach i w formie pamiątkowych magnesów.



Szybka Kolej Miejska – prawdziwa kolej aglomeracyjna

Pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej na stałe wpisały się już w krajobraz nowoczesnej, dynamicznie rozwijającej się Warszawy. Służą nie tylko codziennym podróżom wewnątrz aglomeracji - w kilkadziesiąt minut można przedostać się z jednej części warszawskiej metropolii na drugą stronę miasta, ale również sprzyjają weekendowym wycieczkom krajoznawczym. SKM łączy dziś największe, satelickie miasta Warszawy z jej ścisłym centrum – dowozi do pracy, szkoły, lotniska, lokalnych i międzymiastowych węzłów przesiadkowych. Najdłuższa linia (S3), łącząca Radzymin z portem lotniczym im. F. Chopina, ma 52 kilometry – a to tylko fragment gęstej warszawskiej sieci Szybkiej Kolei Miejskiej.

W tym miesiącu uruchomiliśmy nową linię, usprawniającą komunikację między Piasecznem a dworcami Warszawa Główna i Warszawa Gdańska. Sprawdźmy, dokąd dziś możemy dojechać pociągami warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej.

S1 – kolejowe połączenie Pruszkowa i Wawra z centrum Warszawy

Inauguracja Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie miała miejsce w 2005 roku – wówczas linia S1 połączyła stację Warszawa Zachodnia z Warszawą Falenicą na linii otwockiej. Pociągi przejeżdżały całym odcinkiem linii średnicowej, by następnie, za dworcem Wschodnim, odbić na południe w kierunku Wawra. Kilka lat później S1 została wydłużona do Otwocka (po stronie wschodniej) oraz Pruszkowa (po stronie zachodniej) – zastępując wycofaną z tego kierunku linię S2. W 2014 roku dodano nową stację przy dużym osiedlu Ursus-Niedźwiadek. Przejazd z Pruszkowa do Otwocka zajmuje podstawowo niewiele ponad godzinę – cała trasa liczy w sumie 43,5 kilometra.

Dogodne przesiadki na trasie linii **S1**:

- Warszawa Zachodnia – do innych pociągów SKM, KM, WKD; do autobusów w kierunku Ochoty, Woli, Żoliborza, Bielan, Bemowa, Śródmieścia, Mokotowa, Ursusa, Włoch,
- Warszawa Śródmieście – do metra linii M1; tramwajów w kierunku Mokotowa, Żoliborza, Bielan, Bemowa, Ochoty, Włoch, Pragi, Targówka; autobusów do wszystkich dzielnic Warszawy,
- Warszawa Stadion – do metra linii M2; autobusów w kierunku Pragi-Południe, Pragi-Północ, Wawra.

W sąsiedztwie trasy linii **S1** znajdują się parkingi P+R przy stacjach Warszawa Ursus-Niedźwiadek, Wawer i Anin.

UWAGA. Od 12 marca, powodu przebudowy Warszawy Zachodniej i linii kolejowych Warszawskiego Węzła Kolejowego przez PKP PLK S.A. na całej trasie linii S1, tj. z Otwocka do Pruszkowa kursuje 14, a z Pruszkowa do Otwocka – 15 pociągów. W relacji Otwock – Warszawa Aleje Jerozolimskie jadą 4 pary pociągów, oznaczone w rozkładzie jako linia S10. Pozostałe połączenia są realizowane na odcinku Warszawa Wschodnia – Otwock lub Warszawa Wschodnia – Pruszków.

S2 – po nowych torach na lotnisko

Druga linia miejskiej kolei została uruchomiona już w 2006 roku. Początkowo łączyła Pruszków z warszawskim Rembertowem – jej trasa pokrywała się z S1-ką na odcinku linii średnicowej (między dworcami Zachodnim a Wschodnim). Trasę po stronie wschodniej szybko wydłużono do Wesołej (do stacji Warszawa Wola Grzybowska), a następnie do Sulejówka-Miłosnej, gdzie przygotowano tor odstawczy, umożliwiający bezpieczne zmianę kierunku jazdy pociągów.

W 2012 roku, tuż przed organizacją w Warszawie Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej, otwarto nowy odcinek sieci kolejowej – odnogę do portu lotniczego Fryderyka Chopina, połączoną z kolejową linią radomską. Na świeżo wybudowaną trasę skierowano również pociągi linii S2, które od tej pory kursują na trasie Warszawa Lotnisko Chopina – Sulejówek-Miłosna. Pociągi pokonują 34-kilometrową trasę w niecałą godzinę.

UWAGA. Od 12 marca, z powodu przebudowy Warszawy Zachodniej i linii kolejowych Warszawskiego Węzła Kolejowego przez PKP PLK S.A. pociągi linii S2 dojeżdżają tylko do stacji Warszawa Aleje Jerozolimskie.

Dogodne przesiadki na trasie linii **S2**:

- Warszawa Zachodnia – do innych pociągów SKM, KM, WKD; do autobusów w kierunku Ochoty, Woli, Żoliborza, Bielan, Bemowa, Śródmieścia, Mokotowa, Ursusa, Włoch,
- Warszawa Śródmieście – do metra linii M1; tramwajów w kierunku Mokotowa, Żoliborza, Bielan, Bemowa, Ochoty, Włoch, Pragi, Targówka; autobusów do wszystkich dzielnic Warszawy,
- Warszawa Stadion – do metra linii M2; autobusów w kierunku Pragi-Południe, Pragi-Północ, Wawra.

S3 – z lotniska wprost nad Zalew Zegrzyński

Trzecia linia Szybkiej Kolei Miejskiej istnieje od 2012 roku – została uruchomiona po otwarciu nowej

trasy kolejowej do portu lotniczego, aby połączyć lotnisko nie tylko z centrum Warszawy, ale również z północno-wschodnimi rejonami Warszawy i aglomeracji - Bródnem, Żeraniem, Choszczówką i Legionowem. Po uruchomieniu S3 pociągi między lotniskiem a warszawskim Śródmieściem kursowały średnio co kwadrans (wliczając „lotniskowe" połączenia Kolei Mazowieckich, zmierzające do Modlina).

Początkowo linia S3 kończyła trasę na przystanku Legionowo Piaski, jednak już w 2013 roku większość kursów wydłużono o dwie stacje, do Wieliszewa. Siedem lat później linię ponownie przedłużono, aż do Radzymina. W dni powszednie S3 dojeżdżają do Wieliszewa lub Radzymina, w dni wolne do Legionowo Piaski. W sezonach wakacyjnych linia kursuje na pełnej trasie również w weekendy, ze względu na przebieg w bezpośrednim sąsiedztwie Zalewu Zegrzyńskiego – popularnego miejsca wypoczynku w ciepłe dni.

Dogodne przesiadki na trasie linii **S3**:

- Warszawa Zachodnia – do innych pociągów SKM, KM, WKD; do autobusów w kierunku Ochoty, Woli, Żoliborza, Bielan, Bemowa, Śródmieścia, Mokotowa, Ursusa, Włoch,
- Warszawa Młynów – do linii metra M2; autobusów w kierunku Bemowa, Śródmieścia,
- Warszawa Gdańska – do linii metra M1; autobusów w kierunku Śródmieścia, Żoliborza, Bielan, Targówka; tramwajów w kierunku Targówka, Ochoty, Woli, Pragi-Północ,
- Warszawa Toruńska – do autobusów w kierunku Targówka, Białołęki i Bielan.

W sąsiedztwie trasy linii **S3** znajduje się parking P+R przy stacji Warszawa Żerań.

S4 – debiut Szybkiej Kolei Miejskiej w Piasecznie

Pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej dojeżdżają do podwarszawskiego Piaseczna od 12 marca tego roku. Z dworca w Piasecznie w kierunku Warszawy wyruszają dwukrotnie w ciągu godziny, by po ok. 30 minutach dojechać do dworca Zachodniego. Stamtąd co drugi kurs zmierza w kierunku Legionowa (trasą kolejowej linii obwodowej), przez Legionowo do Wieliszewa. Pozostałe kursy (oznaczone jako linia S40) docierają do dworca Warszawa Główna, zlokalizowanego w sąsiedztwie placu A. Zawiszy. Nowa linia, na trasie Piaseczno – Wieliszew ma długość aż 49 kilometrów.

Dogodne przesiadki na trasie linii **S4**:

- Warszawa Służewiec – do pociągów KM; do tramwajów i autobusów w kierunku Mokotowa, Ursynowa, Wilanowa, Ochoty, Włoch, Ursusa,
- Warszawa Zachodnia - do innych pociągów SKM, KM, WKD; do autobusów w kierunku Ochoty, Woli, Żoliborza, Bielan, Bemowa, Śródmieścia, Mokotowa, Ursusa, Włoch,
- Warszawa Młynów – do linii metra M2; autobusów w kierunku Bemowa, Śródmieścia,
- Warszawa Gdańska – do linii metra M1; autobusów w kierunku Śródmieścia, Żoliborza, Bielan, Targówka: tramwajów w kierunku Targówka, Ochoty, Woli, Pragi-Północ,
- Warszawa Toruńska – do autobusów w kierunku Targówka, Białołęki i Bielan.

W sąsiedztwie trasy linii **S4** znajdują się parkingi P+R przy stacjach Warszawa Jeziorki i Warszawa Żerań.



fot. UM; Bartek Banaszak





Warszawski
Transport
Publiczny



PARKUJ ZA DARMO*
I BEZPIECZNIE NA
P+R ŻERAŃ

Bezpośredni dojazd do metra | **Wygodne** przesiadki | **Dostępny** 24/7 | **Parking** monitorowany

*Dla posiadaczy biletów Warszawskiego Transportu Publicznego z wyłączeniem biletów 20-; 75- i 90-minutowych.



STOLICA
WYGODY

Fundusze Europejskie Program Regionalny

Rzeczpospolita Polska

Mazowsze. serce Polski

Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego



Koleją do centrum miasta

Tramwaje i ciężarówki-autobusy woziły warszawiaków po powstającym z ruin mieście. Jednak wielkie miasto potrzebowało także innych rodzajów komunikacji. Z pomocą przyszła kolej. Stolica żyła też nadzieją na uruchomienie trolejbusów.

Zburzona stolica z radością witała każdy odbudowany skwer czy uruchomiony sklep, szkołę, kawiarnię, kino czy instytucję. To był dowód na to, że Niemcy nie zdołali zrealizować swojego planu i wymazać miasta z mapy świata. Od 17 stycznia 1945 roku, 1 Armia Wojska Polskiego i Armia Czerwona zajęły trwały gorączkowe prace nad odbudową Warszawy, w tym odtwarzaniem komunikacji miejskiej. Powracający z wygnania warszawiacy żywo się tym interesowali, pisała też prasa, podkreślając przeciwności, z jakimi musieli się zmagać przedstawiciele władz, Biura Odbudowy Stolicy i jednocześnie zauważając bratnią pomoc żołnierzy sowieckich.

Kolej „metropolitalna"

Wyjazd tramwajów na warszawskie ulice był dla mieszkańców stolicy wielkim świętem i oznaką wracania do normalności. Jednak nie tylko ten środek komunikacji był ważny. Przed wojną stolica była miastem, które wchłaniało w siebie znaczną część mieszkańców okolicznych miejscowości. To tutaj dojeżdżano do pracy, przyjeżdżano na zakupy, do szkół. W drugą stronę też odbywał się ożywiony ruch – mieszkańcy stolicy wyjeżdżali choćby na letniska, do podwarszawskich miejscowości.

Na takie podróże wybierano najczęściej kolejki podmiejskie, które kursowały w różne strony.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/8/3758 (syg. daw. 1-G-3758)
Stacja kolejki wilanowskiej. Stacja końcowa, widoczne urządzenia stacyjne (funkcję budynku dworca spełniał dawny wagon).
09.1935



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/8/3643 (syg. daw. 1-G-3643)
Stacja kolejki dojazdowej w Konstancinie. Pasażerowie przed budynkiem stacji.
04.1926

W czasie okupacji ich ruch nie zamarł, a pociągi pomagały wyżywić Warszawę. Kolejki dojazdowe były najlepszym miejscem na przemycanie kontrabandy. Tę rzeczywistość, z przymrużeniem oka, opisywała jedna z najpopularniejszych okupacyjnych piosenek:

Spod serca kap, kap,
Słoninka i schab,
A pociąg mknie jak szalony,
Schaboszczak i kicha
To dobra zagrycha,
A pod ławką dwa salcesony.

Jak można przeczytać w powojennych relacjach prasowych Niemcy chcieli zniszczyć sieć połączeń kolejowych stolicy z okolicznymi miejscowościami już w latach okupacji. Nie udało im się to dzięki wysiłkom Polaków, którzy robili, co mogli, żeby sabotować zarządzenia. Kolejki wjeżdżały do miasta, więc znaczna część infrastruktury na końcowym odcinku trasy została zniszczona w ramach planowego niszczenia miasta przez Niemców po upadku Powstania Warszawskiego. Na szczęście nie cała trakcja została rozebrana i wywieziona na zachód. Ciekawe okoliczności na ten temat przytacza „Życie Warszawy" w Numerze 66 z 7 marca 1945 r. w artykule zatytułowanym „E. K. D. czynne na linii Grodzisk – Opacz".

Elektryczne Kolejki Dojazdowe łączące centrum Warszawy z Grodziskiem Mazowieckim, z odnogami do Włoch i Milanówka, cieszyły się przed wojną ogromną frekwencją. (...) Uratowanie E. K. D. od zagłady kosztowało dużo wysiłków. Stałe ociąganie się z wykonaniem zarządzeń okupacyjnych władz pozwoliło na częściowe uratowanie majątku towarzystwa. Najgorzej było w okresie popowstaniowym, gdy niemcy (pisownia oryginalna – przyp. aut.) orzekli, że ponieważ Warszawa jako miasto już nie istnieje, kolejki również tracą rację bytu i należy je zlikwidować. W związku z tym zaczęło się



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/8/3635 (syg. daw. 1-G-3635-3)
Stacja kolejki wąskotorowej w Jabłonnie. Pasażerowie przed budynkiem stacji.
lata nieznane

zdejmowanie przewodów górnych, które zabrano na odcinku 4 kilometrów; na odcinku Szczęśliwice – Włochy ścięto wszystkie słupy oraz zabrano przewody elektryczne i przewód jezdny. (...) Komunikacja utrzymuje się na odcinku Grodzisk – Opacz. Dalsze przesunięcie linii na razie jest niemożliwe z powodu braku pętlicy na bliżej Warszawy położonych stacyjkach oraz uszkodzeń w liniach.

Niech żyje E.K.D.

Nad przywróceniem ruchu pociągów do serca miasta pracowano intensywnie i już w połowie maja tam, gdzie straty i zniszczenia były największe, stały nowe słupy i zawieszone były przewody. Równocześnie robotnicy kończyli remont torów na skrzyżowaniu z torami linii PKP pod Szczęśliwicami.

Autor artykułu „EKD w centrum miasta. Ulgowa taryfa dla pracujących" („Życie Warszawy" Nr 134 z 16 maja 1945 r.) zapowiadał, że lada chwila te prace zostaną ukończone i pociągi dojadą ulicą Nowogrodzką do Marszałkowskiej. Trakcja miała być mieszana – część pociągów miała być napędzana energią elektryczną, a część ciągnięta przez parowozy – bo „elektrownia pruszkowska" jeszcze była zniszczona, trochę prądu dawała elektrownia warszawska, a na odnodze od Podkowy Leśnej do Milanówka *chwilowo zasilała prądem EKD elektrownia cukrowni Józefów.*

Jak zapowiedzieli, tak zrobili i już 19 maja pociągi EKD wjechały do centrum miasta, owacyjnie witane przez mieszkańców. Czy manifestacja przy ulicy Grójeckiej, na której wznoszono hasła „Niech żyje EKD!" była zupełnie spontaniczna, czy lekko przynajmniej inspirowana, tego dziś pewnie nie rozstrzygniemy, niemniej powody do radości były prawdziwe. Nowo instalująca się władza ludowa chciała ten sukces jak najlepiej wyzyskać propagandowo, a że akurat w stolicy odbywał się zjazd chłopów, to można było liczyć, że wiadomość dotrze także na prowincję.

Na trasie ul. Nowogrodzkiej przechodnie radośnie wymachiwali rękami, na końcowej zaś stacji przy ul. Marszałkowskiej entuzjazm tłumu, który otoczył pociąg, trudno opisać. Warszawa znów ma kolejkę. Pierwsze tramwaje nie zostały uruchomione, jak zapowiadano na Pradze, lecz właśnie w Warszawie lewobrzeżnej i to w dniu uroczystego zjazdu chłopów. Chłopi przybyli ze wszystkich stron Rzeczypospolitej, zebrani w gmachu kinoteatru „Roma" przy ul. Nowogrodzkiej, witali wicepremiera ob. Janusza, który właśnie tym pierwszym pociągiem przybył na obrady. Chłopi poniosą radosną wieść do wszystkich zakątków naszego kraju, że stolica choć zniszczona, jednak już na nowo tętni życiem, odradza się. Ma nie tylko kina i teatry i doprowadzone do porządku parki, lecz i prąd elektryczny i tramwaj-kolejkę! („Życie Warszawy" Nr 139 z 22 maja 1945 r.).

Odbudowany odcinek miejski liczył 6,5 kilometra długości, na którym na 150 słupach drewnianych, zawieszono 11 kilometrów przewodów elektrycznych. Biuro Odbudowy Stolicy planowało, że jeszcze do końca 1945 roku tory zostaną przerzucone z Nowogrodzkiej na równolegle biegnące Aleje Jerozolimskie, zbliżą się do Wisły, a potem przez prowizorycznie odbudowany most Poniatowskiego, połączą oba brzegi Wisły.

Lata pary

Jednak pierwsze kolejki ruszyły, co naturalne, po wschodniej stronie Wisły. Już w październiku 1944 roku jako pierwszy wystartował „samowarek" czyli parowa wąskotorówka między Wawrem a Otwockiem, czyli na fragmencie trasy kolejki jabłonowskiej. Potem było jeszcze bardziej obiecująco, o czym donosiła prasa.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/8/3760 (syg. daw. 1-G-3760)
Stacja kolejki wilanowskiej. Wnętrze wagonu spełniającego funkcję pomieszczenia dworca. Pasażer kupujący bilet w kasie.
07.1939

19 bm. w południe popularny „Samowarek" odbył próbną jazdę na trasie Wawer — Grochów i w godzinach południowych odszedł z przystanku grochowskiego z powrotem do Wawra. (...) Na parowozie zauważyliśmy orła i znaki P. K. P. („Życie Warszawy Nr 4 z 20 października 1944 roku).

Kursy mogły dostarczyć wielu niechcianych wrażeń, bo tory, jak można przeczytać w serwisie trasbus.com, znajdowały się cały czas w zasięgu artylerii Wehrmachtu.

Kursowała także kolejka na linii radzymińskiej, na odcinku Zacisze – Struga. Problemem był zniszczony most nad Kanałkiem Bródnowskim, przez co pociągi nie mogły docierać do samej Pragi. Warto dodać, że prawobrzeżna strona Warszawy wstawała do życia ciągle jeszcze zagrożona ostrzałem prowadzonym przez Niemców z drugiej strony Wisły, o czym pisało „Życie Warszawy" w wydaniu z 7 grudnia 1944 roku (Nr 5/1944).

Już kilka dni później, w wydaniu z 12 grudnia 1944 r. gazeta oburzała się, że kolejka marecka nie jeździła oficjalnie, a była to „inicjatywa prywatna" grupy robotników zatrudnionych przy naprawie torów, którzy uruchamiali samodzielnie kolejkę i nawet czerpali z tego zyski. Dziennikarz oburzał się, że dyrekcja kolei nie pilnowała przychodów, które powinny zasilać kasę przewoźnika i pomóc w sfinansowaniu niezbędnych napraw. Wzywał też do zajęcia się sprawą.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/51/0/6.15/114 (syg. daw. 51-114)
Stacja kolejowa Warszawa Południowa. Widok zewnętrzny budynku stacji grójeckiej kolejki wąskotorowej przy ulicy Puławskiej. Widoczni ludzie stojący na przystanku pętli tramwajowej.
1950-1960

Kilka tygodni później do sprawy odnieśli się też przedstawiciele kolei. Wyjaśnienie sprawy było bardzo ciekawe.

Do naprawy torów wąskotorowej kolejki Warszawa — Radzymin uruchomiony został z nakazu zarządu kolejowego pociąg roboczy na odcinku Kanał Brudnowski — Pustelnik II, w celu dostarczenia do miejsca robót pracowników i potrzebnych materiałów.

Okoliczni mieszkańcy, nie mając innych środków lokomocji, wykorzystali przebieg pociągu i pomimo protestów pracowników, przemocą wsiadali do wagonów, przy czym niektórzy z nich ofiarowali pracownikom dobrowolne datki. Dyrekcja wydała zarządzenie uniemożliwiające zaistnienie podobnych wypadków. („Życie Warszawy" z 13 lutego 1945 r., Nr 44/1945).

Równolegle z pracami na kierunku zachodnim remontowano też trasę kolejki grójeckiej, która dojeżdżała do stacji Warszawa-Południe przy ulicy Puławskiej (dziś tu jest węzeł przesiadkowy przy stacji metra Wilanowska). Prace nie szły tak szybko, jak powinny, przez brak podkładów. Brakowało około kilometra torów, dlatego pociągi dochodziły jedynie do prowizorycznej stacji Służew („Życie Warszawy" Nr 142 z 25 maja 1945 r.).

Problemów zresztą, było więcej i na różnych polach, nad czym z troską pochylała się, reprezentująca interesy ludu pracującego prasa. „Życie Warszawy" donosiło, że „Na kolejce wilanowskiej źle się dzieje".

Na czym polegały problemy? Mianowicie na trasie z Wilanowa do Belwederu uruchomiony został tylko jeden przystanek „Czerniaków", podczas gdy równocześnie zlikwidowano „Miasto Ogród Czerniaków (Sadyba)". Autor artykułu przypomniał, że taką samą decyzję podjęły władze okupacyjne. W tamtym czasie, tuż po zakończeniu wojny, takie porównanie było zarzutem największego kalibru. Pasażerowie z Sadyby, którzy i tak borykali się z wieloma problemami dnia codziennego, musieli pokonać do przystanku dystans półtora kilometra. Widocznie też panował ścisk, bo wzywano do wypuszczenia na tory dodatkowej pary pociągów rano i popołudniu. No i wreszcie, gburowaty i chamski personel na stacji Belweder miał się zachowywać wobec pasażerów w sposób niedopuszczalny.

Wojsko miało pierwszeństwo

Podczas gdy podróżni z zachodu i południa stolicy, choć z problemami, ale jednak mogli dostać się do Warszawy koleją, to ci mieszkający na wschód od miasta byli, jak wynika z informacji prasowych, w dużo gorszej sytuacji i nawet nie mogli się doczekać na swoje pociągi. To nie była jedynie kwestia wygody, ale też utrudnienie życia gospodarczego. Warszawa cierpiała na brak żywności, której na terenach wiejskich mogło być więcej, ale jej transport furmankami windował ceny i był mniej efektywny niż za pośrednictwem kolei. Mieszkańcy tych miejscowości tak opisywali swoje problemy.

Na terenach słabiej zurbanizowanych wiele osób szukało pracy, którą mogliby znaleźć w dużym mieście (gdzie zaczynały działać różne instytucje), gdyby mieli jak tam dojechać. Co więcej, nawet wielu mieszkańców zrujnowanej Warszawy mogłoby się przenieść na prowincję i dojeżdżać do pracy z podwarszawskich miejscowości. Problem dotyczył takich miejscowości jak: Wesoła, Wola Grzybowska, Sulejówek, Dębe Wielkie czy Mińsk Mazowiecki. Dziś połączenie jest możliwe dzięki pociągom Szybkiej Kolei Miejskiej czy Kolei Mazowieckich, ale w 1945 roku składów dla cywili nie było – szły za to transporty wojskowe, choć od zakończenia działań wojennych minęły już ponad dwa miesiące.

Dziś te osiedla wegetują i zamierają na skutek braku wszelkiego kontaktu ze stolicą. Przyszli do redakcji „Życia Warszawy" czołowi ich przedstawiciele, władz, opieki społecznej, oświaty, milicji, wypowiedzieć swe bolączki. Z przedwojennych 22.000 mieszkańców naszych osiedli pozostało jakieś 20 proc., reszta rozproszyła się, wyginęła, W domach naszych osiedli prawie nietkniętych przez wojnę, mogłoby zamieszkać 18.000 osób. Rozładowałoby to wydatnie ciasnotę mieszkaniową sąsiedniej Pragi, gdzie po kilka osób gnieździ się nieraz w jednej izbie. Osiedla są zelektryfikowane, mamy też sieć szkół powszechnych i średnich zawodowych, jak handlowa i ogrodnicza, — młodzież miałaby się gdzie uczyć. Wielu mieszkańców Warszawy chętnie by się tu osiedliło. Na przeszkodzie stoi brak komunikacji. Warszawa potrzebuje ludzi do pracy. U nas panuje bezrobocie i przymiera się głodem. Brak komunikacji. Ceny z tego samego powodu są niewspółmiernie wysokie w porównaniu ze stolicą. Bo furmanką musi wozić piekarz mąkę przydziałową, kupiec — towar do sklepu, rzemieślnik — materiały i narzędzia. A furmanki kosztują tysiące złotych. Przejazd furką z Sulejówka czy Miłosny do Warszawy kosztuje średnio 1000 złotych. Przed wojną mieliśmy kolej zelektryfikowaną. Dziś tor poszerzono i parę razy dziennie kursują pociągi, ale nie dla nas, a wyłącznie dla wojska. Widzimy je tylko z goryczą, przelatujące przed naszymi oknami. („Życie Warszawy" Nr 192/1945 z 14 lipca 1945 r.)

Kolejki oraz autobusy i tramwaje, o których pisaliśmy w poprzednim numerze, były podstawowymi środkami transportu w odradzającej się Warszawie, ale nie jedynymi. Mieszkańcy stolicy z niecierpliwością wypatrywali uruchomienia trolejbusów, a przez Wisłę bardzo często przeprawiali się prywatnymi promami, na których nie brakowało malowniczych scen, a sam kurs na przepełnionej łajbie mógł wywołać gęsią skórkę. To jest jednak temat na inną opowieść. ▪

Źródła:
„Życie Warszawy"
Trasbus.com



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/51/0/6.15/109 (syg. daw. dawna 51-109)
Marecka kolej wąskotorowa w Warszawie. Skład kolejki wąskotorowej z parowozem Px48 na ulicy Radzymińskiej.
Z lewej kamienica pod nr 128 i obok nr 126. Widoczna brukowana jezdnia i latarnia "pastorał".tramwajowej.
1950-1960

ZAKRĘCONE POSZUKIWANE

SILNE, NIEZALEŻNE, ODWAŻNE

Pomożemy Ci zdobyć **uprawnienia**

Zapłacimy za Twój kurs



Zeskanuj kod **QR**
i dowiedz się więcej





Oferujemy atrakcyjne wynagrodzenie i ciekawą pracę.

Więcej informacji znajdziesz na warszawa.praca.gov.pl/kierowcy

---



Warszawski
Transport
Publiczny



Urząd Pracy
m.st. Warszawy

















Warszawa